Mitte Altona
Präsentation des Städtebaulichen Vertrags
Vertiefungsveranstaltung 3
Thema „Mobilität, Quartiersentwicklung und Inklusion“
Live-Protokoll vom 06.02.2014

Alle Informationen und Dokumente zum Verfahren sind auf der Internetseite des Projektes abrufbar:
www.hamburg.de/mitte-altona

Dokumentation
Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer
Missundestraße 14
22769 Hamburg
markus.birzer@web.de

Präsentation des Städtebaulichen Vertrags –
3. Vertiefungsveranstaltung:
Mobilität, Quartiersentwicklung und Inklusion

im Infozentrum Harkortstraße

Live-Protokoll vom 06.02.2014

[Anmerkung: Beachten Sie bitte an den entsprechenden Stellen auch die ebenfalls veröffentlichten Präsentationen von Frau Hoffmann, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und Herrn Gerdelmann, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)]

Herr Markus Birzer
begrüßt die Anwesenden. Heute finde die dritte von fünf Vertiefungsveranstaltungen zur Präsentation des Städtebaulichen Vertrages (im Folgenden: SV) statt. Er führe als Moderator durch den Abend. Der Vertrag sei vor Weihnachten veröffentlicht worden. Die Auftaktveranstaltung habe am 16. Januar mit ca. 200 Personen stattgefunden.

Es habe sich gezeigt, dass der Vertrag im Detail sehr kompliziert sei. Einige Fragen seien offen geblieben, weshalb man in Vertiefungsveranstaltungen ins Detail gehen wolle. Zwei Vertiefungsveranstaltungen zum Thema ‚Rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen' sowie zu ‚Wohnen und Gewerbe' habe es bereits gegeben. Heute befasse man sich mit ‚Mobilität, Quartiersentwicklung und Inklusion'. Bei der anstehenden Abschlussveranstaltung am 18. Februar werde sich die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) zu den Anregungen, Stellungnahmen etc. äußern. Außerdem biete dies die Gelegenheit, weitere Anregungen zu äußern.

Die Themen Mobilität, Quartiersentwicklung und Inklusion gehörten inhaltlich zusammen und sollten im Folgenden zusammenhängend in ca. 30 Minuten vorgestellt werden. Den Anfang mache Frau Hoffmann von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zur Mobilität, danach trage Herr Gerdelmann von der BSU die Vertragsinhalte der beiden anderen Themen vor. Das Forum „Eine Mitte für Alle" habe ebenfalls um Redezeit gebeten. Danach könne jeder seine Fragen zu den Themen stellen und spätestens um 21.30 Uhr wolle er den Abend beenden.

Vorab wolle er aber wissen, wer von den rund 100 Personen zu welcher Gruppe gehöre. Dafür mache er ein sogenanntes Aufstehsoziogramm. Wer sich von einer Frage angesprochen fühle, solle aufstehen.

Soziogramm
- Wer ist das erste Mal anwesend: ca. 25 Personen
- Wer möchte in Zukunft auf dem Gelände wohnen: ca. 30 Personen
- Wer ist AnwohnerIn: ca. 25 Personen
- Wer ist im Forum „Eine Mitte für alle“ aktiv: 12 Personen

Frage aus dem Plenum
Sind Investoren da?

Herr Markus Birzer
bittet die Investoren, aufzustehen und sich vorzustellen.

Vertreter der aurelis (Frau Hobbacher) und der ECE (Herr Lepper) stehen auf und stellen sich vor.

Herr Markus Birzer
Falls es keine weiteren Fragen gebe, könne Frau Hoffmann übernehmen.

Frau Hoffmann
begrüßt die TeilnehmerInnen. Sie wolle kurz den Inhalt des SV zu den heute relevanten Themen darstellen. Das Konzept sei, Mitte Altona auto- und verkehrsreduziert zu gestalten (vgl. Folie 2). Das Quartier Altona habe schon jetzt, anders als andere Quartiere in Hamburg, einen relativ geringen Anteil an Autobesitz. Man habe sich zum Ziel gesetzt, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren auf 0,4 bzw. 0,2 bei Baugemeinschaften. Die Eigentümer würden ca. 2,5 Mio. € in die Maßnahmen und Bausteine zur Erstellung der nötigen Infrastruktur investieren und sich an der Finanzierung verschiedener Beratungsangebote beteiligen. Als Alternative zum Autoverkehr werde es z.B. ein gutes Carsharing-Angebot und flächendeckende Radverkehrsverbindungen geben. Durch eine spätere Evaluation solle die Wirkung, also die Effektivität der Anreize, auf das Mobilitätsverhalten geprüft und verbessert werden.

Ein spannendes Thema sei die Elektromobilität. Bei diesem Thema hätten sich die Eigentümer verpflichtet, am Modellprojekt „e-Quartier“ teilzunehmen. Ein Vertreter von hySolutions sei anwesend und werde kurz das Thema vorstellen. Die Stadt verpflichte sich, die Radverkehrsverbindung Richtung S-Bahn Altona und Richtung S-Bahn Holstenstraße zu verbessern. Zudem werde es eine Buslinie auf der Harkortstraße mit zwei Haltestellen geben.
Der städtebauliche Ansatz sei es, den Menschen zu bewegen, auf das eigene Auto zu verzichten (vgl. Folie 3). Dafür müsse es Anreize geben. Eine Voraussetzung sei eine gut erreichbare Infrastruktur mit Kita, Schule und Nahversorgung. Dies sei alles vorgesehen. Man wolle erreichen, dass der Verkehr vermieden und reduziert werde und die Verkehrsführung mit Tempo 30, Vernetzungswege durch das Parkgebiet und eine gute und sichere Fuß- und

Radwegeverbindung innerhalb des Gebietes für eine hohe Aufenthaltsqualität sorge. Die Lage der Tiefgaragen-Zufahrten solle autofreie Straßenzüge und Plätze ermöglichen. Man könne in diesen Bereichen auch einen veränderten Straßenquerschnitt herstellen. Damit habe man mehr Flexibilität bei der Gestaltung des Straßenraumes.

Im Gebiet gelte ein reduzierter Stellplatzschlüssel. Zur Föderung der autofreien Mobilität seien zwei Anlaufstellen für Mobilitätsberatung und mindestens 15 Carsharing-Stellplätze geplant. Details zu Anzahl und Art der Autos würden noch diskutiert.

Die Mobilitätsberatung (vgl. Folie 4) solle Anwohner mit Informationspaketen über die multimodalen Möglichkeiten für Anwohner und Beschäftigte im Gebiet versorgen, mit z.B. Hinweisen zur Organisation von Fahrgemeinschaften und Parkmöglichkeiten, Routenplanungen von Haus zu Haus, Fahrplänen und Darlegung der verschiedenen Mobilitätsarten, um Alternativen zum Auto aufzuzeigen. Kurse zum Spritsparen, die Einführung einer Informationsplattform im Internet und ein Erst-Bewohner-Paket könnten die Mobilitätsberatung abrunden. Bei der Beratung wolle man vielfältige Angebote machen und dazu anregen, sich selbst Gedanken zu machen, was man eigentlich brauche. Die Stadt wolle Anreize schaffen, mit dem Rad zu fahren. Innerhalb rund eines Kilometers erreiche man die S-Bahn Holstenstraße und den Bahnhof Altona. Das Quartier biete also gute Voraussetzungen.

Frage aus dem Plenum
Da gibt es dann auch Stellplätze dort?

Frau Hoffmann
Dazu komme sie gleich. Im Quartier werde es Tempo-30 geben und Mischverkehr von Autos und Fahrrädern (vgl. Folie 5). Zwei StadtRad-Stationen seien geplant, im Norden und im Süden, mit je 16 Stellpätzen. Hinsichtlich des Stellplatzschlüssels für Fahrräder müsse man unterscheiden zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen. Öffentlich zugesichert seien 25 Stellplätze je 100 Wohneinheiten. Des Weiteren habe man abgesichert, wie der private Stellplatz für Fahrräder aussehen müsse. Man werde im hochbaulichen Wettbewerb darauf achten, dass die Plätze komfortabel und leicht zugänglich gestaltet würden. Darauf liege ein spezielles Augenmerk, auch der Investoren.

Frage aus dem Plenum
Was bedeuten die roten gestrichelten Linien auf dem Bebauungsplan?

Frau Hoffmann
Dort seien die Velorouten dargestellt, also die wichtigsten Verbindungen für das Radfahren in der Stadt.

Frage aus dem Plenum
Was sind die gepunkteten Linien?

Frau Hoffmann
Diese kämen aus dem Masterplan für den ersten und zweiten Bauabschnitt. Es sei die Zielvorstellung einer Querverbindung Nord-Süd und Ost-West dargestellt.

Frage aus dem Plenum
Was ist eine Veloroute?

Frau Hoffmann
Das seien die Hauptachsen für das Fahrradfahren in Hamburg, möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Velorouten seien ausgeschildert, damit man möglichst schnell von A nach B komme. Einige gebe es schon, andere würden neu gebaut. Die Umsetzung werde peu à peu erfolgen.
Ziel sei auch, die Wege zur S-Bahn zu verbessern. Die Stadt wünsche sich eine attraktivere Linienführung über die Präsident-Krahn-Straße.

Meldung aus dem Plenum
Wie sieht es mit neuen S-Bahn-Stationen aus?

Frau Hoffmann
Dazu werde später etwas gesagt. Es müsse Möglichkeiten geben, Fahrräder gut im Haus unterzubringen. Sie habe einige Fotos (vgl. Folie 6), wo man Beispiele sehen könne, z.B. im Treppenhaus oder wie in der Saarlandstraße, wo eine Rampe den leichten Zugang ermögliche. Es könne auch die Möglichkeit eröffnet werden, das Fahrrad mit in den Fahrstuhl zu nehmen.

Für den öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Folie 7) bestehe die Verpflichtung, entlang der Harkortstraße zwei Bushaltestellen in Betrieb zu nehmen. Als Einzugsbereich für den Bus seien 400m, für die S-Bahn 600m vorgegeben.

Anmerkung aus dem Plenum
Die gelben Kreise, die den Einzugsradius anzeigten, seien schwer zu erkennen.

Frau Hoffmann
versichert, das Gebiet liege innerhalb der Kreise. Die B+R-Bereiche um die S-Bahnhöfe Altona und Holstenstraße würden optimiert und attraktiver gestaltet werden. Die Buslinie solle zeitnah zum Bezug der Wohnungen in Betrieb genommen werden. Die Bustaktung werde bedarfsgerecht sein. Erste Standorte für Carsharing werde es im Norden und Süden ab dem

ersten Drittel des Bezuges geben. Ende des zweiten Drittels würden dann alle 15 Autos zur Verfügung stehen.
Frühestens nach drei Jahren werde es eine Evaluation geben (vgl. Folie 8). Geplant sei eine Haushaltsbefragung. Die Ergebnisse würden ausgewertet und verarbeitet. Zudem wolle man eine Verzahnung von Mobilitäts- und Quartiersmanagement herstellen. Sie bedankt sich für die Aufmerksamkeit. Herr Lindlahr von hySolutions werde nun übernehmen.

Frage aus dem Plenum
Kann man jetzt schon Fragen stellen?

Herr Markus Birzer
Zunächst wolle man die Präsentationen hören.

Herr Lindlahr
stellt sich vor. hySolutions sei keine städtische Gesellschaft, sei allerdings vom Senat beauftragt worden, Elektromobilität in Hamburg voranzubringen (vgl. Folie 9). Das Projekt werde vom Bundesverkehrsministerium gefördert und wissenschaftlich begleitet durch die HafenCity-Universität (HCU). Es gehe um die Entwicklung und Umsetzung modellhafter Konzepte zur systematischen Integration von Elektromobilität in Wohnquartiere. Hamburg und hySolutions wollen Konzepte entwickeln und umsetzen, um sowohl die Schadstoffreduzierung als auch das Teilen von Fahrzeugen voranzutreiben. Das Thema sei ein Beitrag zur Verkehrs- und Lärmentlastung. Von 10 Standorte in der Entwicklung sei Altona das prominenteste und größte Quartier. hySolutions stehe in engem Kontakt zu Mobilitätspartnern, wirtschaftlichen Vertretern und den Grundeigentümern. Es bestehe ein wissenschaftliches Erkenntnisinteresse an dem Projekt Mitte Altona und man sei schon beim Finetuning.

Man wolle nicht nur car2go-Smarts, sondern eine multifunktionale Mischung an Fahrzeugtypen. Die in Hamburg bestehenden 800 E-Fahrzeuge würden hauptsächlich im gewerblichen und nicht im privaten Sektor genutzt. Dies sei die Chance für Mitte Altona vor allem in den Privathaushalten auf die Angebote zurückgreifen zu können. Es gebe sechs unterschiedliche Typologien (vg. Folie 10). Man wolle ein Angebot für die Bewohnerinnen und Bewohner, also sog. „neighbourhood-projects“ ins Leben rufen und die Identität des Quartiers stärken. Es gebe einen ambitionierten Projekt- und Arbeitsplan. Es gehe darum, Kriterien zu entwickeln und diese umzusetzen. Dafür gebe es eine Förderung der Bundesregierung. Man erhoffe sich Erkenntnisse für die Stadtplanung. Er fordert dazu auf, Fragen zu stellen und bedankt sich.

Herr Markus Birzer
Nun werde Herr Gerdelmann präsentieren, dann „Eine Mitte für Alle“.

Herr Gerdelmann
stellt sich vor. Er komme von der BSU. Das Thema Inklusion (vgl. Folie 11) sei anders als die anderen Themen. Eine Verkehrsplanung gebe es immer, doch dieses Thema sei von außen an die Stadt herangetragen worden. Es sei ein Novum, dass in einem SV eine explizite Verpflichtung zur Inklusion festgeschrieben ist. Dazu hebt er positiv die Beteiligung des Forums „Eine Mitte für Alle“ hervor und bedankt sich für die kritisch-konstruktive Begleitung. Das Vorhaben habe Prozesscharakter und würde durch Impulse von verschiedenen Akteuren vorangetrieben. Es sei wichtig, nicht nur rechtliche Regelungen zu haben, sondern engagierte Akteure, die die praktische Umsetzung vorantreiben. Bei den Maßnahmen zur Inklusion müßten Wirtschaftlichkeit und engagierte Zielsetzung aufeinander abgestimmt werden, die Balance zwischen den beiden Punkten müsse beachtet werden.

Die vertraglichen Regelungen (vgl. Folie 12) hielten bei den baulichen Maßnahmen fest, dass Wohnungen barrierearm bzw. barrierefrei gestaltet werden müssten. Es gebe in DIN-Vorschriften standardisierte Vorgaben. Es werde eine gute Mischung angestrebt. Besonders bei Ein- und Zweipersonenwohnungen solle auf Aufzüge, Duschen, Eingangs- und Außenbereiche und Tiefgaragen geachtet werden. Ein hohes Maß an Barrierefreiheit werde angestrebt. Das Augenmerk liege auf den Wettbewerben für den Hochbau bei denen es noch eine Optimierung der Grundrisse geben werde. 5-10% der Geschossflächen sollen für Integrationsprojekte (z.B. altengerechtes Wohnen, Menschen mit Behinderungen) zur Verfügung gestellt werden.

Weiterhin gehe es um das Element des Quartiersmanagements (QM). Dieses werde sich u.a. mit dem Sozialraummanagement befassen und die Schnittstelle zwischen Eigentümern, Anwohnern und Dienststellen der Stadt darstellen. Das QM sei ein harter Verhandlungspunkt gewesen und es würden 2 Mio. € über einen Zeitraum von 10 Jahren investiert. Während der ersten drei Jahre würden die Eigentümer das baubegleitende QM selber übernehmen. Dann werde es evtl. die Etablierung eines Vereins geben. Man habe keine endgültige Form festgelegt und sei offen für Anregungen. Kernaufgaben des QM seien Inklusion, Nachbarschaftsbildung, Umweltbelange, Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Freiflächen, soziale Dienstleistungen und Mobilitätsberatung. Aufgabe des QM sei auch, vermeidbare Hindernisse auszuräumen. Damit sei der vortragende Teil für heute beendet.

Herr Markus Birzer
Es gebe nun eine Einführung in das Thema Inklusion durch einen Film.

Zeichentrickfilm der Aktion Mensch „Inklusion einfach erklärt“.

Herr Markus Birzer
Sofern es keine Rückfragen gebe, werde nun die Stellungnahme von „Eine Mitte für Alle“ erfolgen.

Frau Karen Haubenreisser („Eine Mitte für Alle“)
Sie freue sich über die vielen Anwesenden. Ihr Vortrag verfolge die gleiche Logik, wie der von Herrn Gerdelmann. „Eine Mitte für Alle“ werde von der Evangelischen Stiftung Alsterdorf unterstützt und sie sei Moderatorin dieses Prozesses, der vor zwei Jahren begonnen habe. Er sei damit ein bisschen alt aber auch ein bisschen neu. Damals habe die Auftaktveranstaltung 240 Interessenten angelockt. Inklusion interessiere viele, dennoch gebe es noch keine bundesweiten Initiativen und das große Interesse sei ein schöner Impuls zum Weitermachen gewesen. Viele Menschen aus allen Bereichen, Junge, Alte, Menschen mit Behinderung und ohne, Lernende und Menschen aus der Verwaltung hätten sich eingebracht, auch das Bezirksamt sei aktiv gewesen. Viele seien seitdem bei monatlichen Tagungen im Forum aktiv und man hätte gemeinsam mit über hundert Leuten inklusive Ziele für Mitte Altona entwickelt. Es gebe einerseits das Forum, aber auch ein „Zwischendurch-Team“, das dazu da sei, weiterzudenken, was sich das Forum ausgedacht habe. Es gebe eine Website, um sich mit den Themen vertraut zu machen.

Vor zwei Wochen habe man sich pragmatische, konkretisierende und ergänzende Ansätze für den SV überlegt, um eine wirksame Qualität sicherzustellen. Drei Vertreter aus dem Forum seien heute hier und am kommenden Montag würden die Themen im ganzen Forum diskutiert und verabschiedet. Dazu lade sie herzlich ein. Die Thesen würden dann der Bürgerschaft und den Gremien des Bezirks vorgelegt.

Frau Sabine Schrager
Sie sei seit einem Jahr bei „Eine Mitte für Alle“ aktiv und auch in der Baugemeinschaft „Flickwerk“. Die Baugemeinschaft sei sehr bunt gemischt und alle hätten ganz unterschiedliche Ideen. „Eine Mitte für Alle“ habe letzten November den Senator-Neumann-Preis gewonnen. Die Rede anlässlich der Verleihung sei ausgelegt. Darin sei auch die Arbeitsweise von „Eine Mitte für Alle“ dargestellt.
Inklusion sei eine Haltung und Arbeitsweise und man wolle keine Ausgrenzung zulassen. Diese Ziele sollten auf städtebaulicher Ebene umgesetzt werden. Es gehe um Aushandlung und Dialog. Man wolle Impulse geben und neue Ideen aufgreifen. Konkretisierungen und Ergänzungen sollten diskutiert werden, denn Impulse seien wichtig und Fehler erlaubt. Es müssten Vereinbarungen getroffen werden, um Standards festzusetzen und eine Kontrolle zu ermöglichen. Zusammenfassend seien vier Punkte besonders wichtig: Bauliche Maßnahmen, Verkehrsmanagement, Integrationsprojekte und Evaluation.

Herr Christoph Schnetter
Er sei Stadtplaner in Hamburg und seit geraumer Zeit Mitwirkender bei „Eine Mitte für Alle“. Die erste Anregung, die man als Präzisierung und Konkretisierung in Hinblick auf stärkerer inklusiver Wirkung verstehen könne, sei, den SV in Bezug auf die größtmögliche Barrierefreiheit zu präzisieren, um eine stärkere Wirkung zu erzielen. Alle Wohneinheiten sollten barrierefrei im

Sinne einer DIN gestaltet werden. Das sei zukunftsfähig und modern und werde vielen Anforderungen gerecht. Die Anforderungen an den Wohnungsbau nach DIN seien im höchsten Maße inklusiv. Sie würden alle möglichen Anforderungen an alle verschiedenen Handicaps erfüllen. Man solle bedenken, dass es jeden im Saal treffen könne, ein Handicap zu bekommen. Eine 100%ige Barrierefreiheit oder -armut sei mit hohen Kosten verbunden und daher nicht möglich. Man könne und wolle nicht fordern, dass alle Wohneinheiten rollstuhlgerecht ausgebaut werden. Ein Kompromiss könne sein, in allen Wohneinheiten eine Basic-Ausstattung herzustellen. Mindestens ein Geschoss pro Gebäude muss ohnehin barrierefrei sein, also rollstuhlgerecht gestaltet werden. Rollstuhlgerechte Ausstattung sei jedoch sehr teuer.
Der Kompromiss wäre, eine barrierefreie Ausstattung überall und mindestens ein Geschoss rollstuhlgerecht. Dies entspreche dem tatsächlichen Bedarf.

Herr Kai Wiese
Er sei im Verein „Jugend hilft Jugend“ engagiert. Der Verein helfe Jugendlichen mit sehr unterschiedlichen Handicaps. Inklusion dürfe nicht nur in Baunormen gedacht werden, sondern habe auch mit einer Lebensart und einem Lebensgefühl zu tun. Inklusion trage zu einer verbesserten Lebensqualität für alle bei. Deshalb müssten alle an diesem Prozess mitwirken. Daher sollten alle zu einem sozialen Quartier mit einer besseren Gemeinschaftsidee beitragen.

Er vertrete die Auffassung, dass die vorgeschlagenen 5-10% Inklusionsflächen nicht nur im öffentlich geförderten Bereich stattfinden sollten. Man wisse aber auch, dass das wirtschaftlich problematisch sei. Eine Festlegung auf 5% sei daher ein fairer, kluger und guter Kompromiss, bei dem auch wirtschaftliche Interessen berücksichtigt würden. Damit könne Inklusion im Quartier auch real stattfinden und sei nicht nur in Papieren aufgehoben. Es könne ein prozesshaftes Verfahren auch mit der Wohnungswirtschaft geben. In einem vernünftigen, lernenden Dialog sollte definiert werden, was passiert.

Bei Inklusion dürfe man nicht nur an klassische körperliche und geistige Behinderungen denken. Es gehe um alle Unterschiede, denen mit Toleranz begegnet werden müsse. Ein Prozess mit Dialog sei nötig, um die nötigen Strukturen zu entwickeln. Es könnten und sollten auch die Menschen, die hierherziehen wollen, mit einbezogen werden.
Zur Unterstützung schlagen wir vor, dass bei den Quartiersplätzen ein multifunktionaler Nachbarschaftsraum mit eingeplant wird und von den Eigentümern hergestellt wird. Der sei wichtig, um vielfältige Angebote wie Musik oder Kultur unterzubringen. Man wolle Inklusion als Schwerpunkt, aber dieser Bereich soll sich auch mit den Menschen, die hier leben werden, entwickeln.

Herr Christoph Schnetter
Wenn man an Quartiersentwicklung denke, denkt man immer an Versorgungsprobleme, deren Beseitigung wichtig für die Weiterentwicklung eines Quartiers sei und die vom QM gelöst

werden müssten. Hier gebe es noch kein Quartier, hier entstehe erst eines. Dies müsse man angehen, solange das Quartier noch nicht bestehe. Daher sei das QM sehr wichtig.
Der Vertrag gehe davon aus, dass der Prozess der Quartiersentwicklung und Nachbarschaft aktiv gefördert werde.
Man schlage vor, die Aufgabenbeschreibung zu ergänzen im Sinne der Entwicklung inklusiver Strukturen. Dies müsse als Aufgabe des QM in den Vertrag aufgenommen werden.
Die Phase, in der noch keine Bewohner feststünden, brauche eine begleitende Instanz, einen „Hüter inklusiver Anforderungen“ oder „Inklusionsrat“. Es sei wichtig, eine formalisierte Struktur zu haben und diese näher auszufüllen.
Man schlage vor, dass die Ausstattung des QM mit 2 Mio. € beginnen solle ab der Übergabe des Prozesses an einen Dritten, also wenn es nicht mehr durch die Eigentümer begleitet und betreut werde.

Frau Sabine Schrager
Der SV enthalte eine Verpflichtung der Eigentümer zur Evaluation des Mobilitätskonzeptes. Im Vertrag müsse ergänzt werden, dass die Evaluation auch die inklusiven Strukturentwicklungen zu prüfen habe. Begleitend alle zwei Jahre.

Herr Kai Wiese
Ein partnerschaftlicher Dialog dieser Art sei wichtig für eine strukturelle Entwicklung und Umsetzung der Inklusion. Die ohnehin notwendige Planung z.B. von Schule und Kita solle man inklusiv nutzen. Eine inklusive Kita und eine inklusive Schule als inklusives Bildungszentrum sollten Kernorte darstellen. Die sozialen Vergabekriterien der IBA könnten Anwendung finden. Wenn Firmen, die Menschen mit Behinderungen beschäftigten, bevorzugt würden, sei Inklusion kein Sonderkostenfaktor, sondern eingebunden in den Prozess.

Person von „Ein Mitte für Alle“
Der Ausblick sei, dass sich am Montag, den 17.02. von 17-19 Uhr das Forum treffen werde. Der Planungsausschuss von Altona habe angefragt, ob die Thesen am 17.02.2014 dem Planungsausschuss vorgestellt werden könnten. Diese würden dann im Anschluss in der Bezirksversammlung diskutiert weden. Sie bedankt sich.

Herr Birzer
bedankt sich. Es gebe viele Fragen, z.B. zum Thema Mobilität. Er bittet darum, inhaltlich zusammengehörige Fragen hintereinander zu stellen.

Frage aus dem Plenum
Er sei Anwohner. Man habe nun viel über Barrierefreiheit gehört, der Zugang zu Mitte Altona sei jedoch eine Barriere an sich. Die Harkortstraße sei eng, der Lessingtunnel unzumutbar, zu den

S-Bahnen sei es ein weiter Weg und die eingezeichnete Station Ottensen existiere nicht, sei aber dennoch auf dem Plan eingezeichnet.
Das Viertel im Norden könne nach Osten angebunden werden, wenn man dort eine S-Bahn-Station bauen würde. Das sei nirgendwo bedacht. Warum gebe es keine vorbereitenden Verkehrsinformationen? Das Gewerbe in unmittelbarer Umgebung habe zusätzlich die Zu- und Ablieferung zu bewältigen. Die geplante Buslinie sei keinesfalls ausreichend, wenn man wirklich erreichen wolle, dass viele BewohnerInnen das Quartiers auf ein Auto verzichteten. Eine Anbindung an das bestehende S-Bahn-Netz sei daher notwendig.

Herr Markus Birzer
Gibt es noch mehr Wortmeldungen dazu?

Frage aus dem Plenum
Er sei Mitglied der Bezirksversammlung, Fraktion der Grünen. Insgesamt sei der SV gut gelungen, da viel aus der Bürgerbeteiligung aufgenommen worden sei.
Er sehe aber Probleme bei der Verkehrsbelastung. Gibt es wirklich nur 15 Stellplätze für Carsharing? Sind die Mobilitätszentren zusätzlich zu dem Mobilitäts-Service-Point in Altona gedacht? Oder ist Altona eine weitere Station?
Problematisch seien die Harkortstraße und die Präsident-Krahn-Straße. Wie sehen die Umbaumaßnamen i.R.d. Mobilitätskonzepts aus? Man müsse sich auch um die Situation am Bahnhof Altona kümmern. Ihn interessiere, ob „Ein Mitte für Alle“ Ideen zur inklusiven Verbesserung des Mobilitätskonzeptes habe. Wie ist das QM geregelt? Wer zahlt was? Wie findet eine Beteiligung des Bezirks statt?

Frau Hoffmann
Die S-Bahn-Station Ottensen sei in Planung, sie könne dazu aber keinen genauen Stand nennen. Sofern der Bedarf bestehe, könne der Stand nachgeliefert werden.
Die Infrastruktur des Quartiers sei so gestaltet, dass alles fußläufig erreichbar sei. Es gebe immer unterschiedliche Möglichkeiten der Erschließung. Die Stadt hätte gerne eine Station im Norden gehabt, um eine Erschließung über die S-Bahn zu ermöglichen. Der Bau einer Brücke über die viergleisigen Schienen sei aber sehr teuer. Zudem sei ein solches Projekt planfeststellungsbedürftig und damit extrem aufwändig. Die Kosten für den Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Station stünden in keinem Verhältnis zur Qualitätssteigerung.
Eine Erschließung mit dem Bus sei sinnvoll, da die Entfernungen klein seien. Die Taktung der Buslinie ließe sich flexibel an den Bedarf des Quartiers anpassen. Man habe viel Geld vorgesehen, um diese Buslinie in jedem Fall zu realisieren.

Anmerkung aus dem Plenum
Das sei ein juristisches Argument. Wollen Sie den ÖPNV entwickeln oder nicht?

Frage aus dem Plenum
Sind Sie schon zu Zeiten des Berufsverkehrs mit dem Bus von Altona Richtung Holstenstraße gefahren? Man stehe immer im Stau.

Frau Hoffmann
Der Bus fahre in Richtung Altona.

Meldung aus dem Plenum
Wie kommt man dann zur Holstenstraße? Man müsse auch Leute mit Behinderungen im ÖPNV berücksichtigen.

Herr Prof. Walter
Er finde die Idee einer zusätzlichen S-Bahn-Station auch gut. Man müsse sich die Frage stellen, warum die Station in Ottensen noch nicht da ist, obwohl dies seit ca. 20 Jahren gewollt sei? Das sei immer eine finanzielle Frage. Die entscheidende Frage bei all diesen Abwägungen sei, welche Station den größten Nutzeneffekt bringe.

Frage aus dem Plenum
Hat es eine Kosten-Nutzen-Untersuchung gegeben?

Herr Prof. Walter
Nein, diese gebe es noch nicht, aber man müsse bedenken, dass Mitte Altona 3.000 – 3.500 Einwohner haben werde. Die Universität mit 50.000 Studenten habe keine U-Bahn-Station. Ottensen habe das Drei- oder Vierfache an Einwohnern im Gegensetz zur Mitte Altona und dennoch warte man in Ottensen noch auf die S-Bahn-Station. Auch für Mitte Altona sei der Wunsch nicht falsch, aber in Relation unrealistisch. Hamburg habe insgesamt einen Nachholbedarf.
Ein anderer Aspekt sei die Zahl der Stationen. Aus Altonaer Sicht sei es wünschenswert, viele Stationen zu haben, aber für Durchreisende bedeute dies einen zusätzlichen Zeitaufwand.
Bereits die Buslinie würde sehr viel kosten. In Hamburg werde es in den nächsten Jahren sicherlich andere Prioritäten geben. Man werde mit einer anderen Erschließung leben müssen als durch eine S-Bahn-Station.

Anmerkung aus dem Plenum
Richtige Bodenwertermittlungen brächten Geld.

Herr Markus Birzer
Es gebe noch andere Fragen zum Thema Mobilität, die vorrangig beantwortet werden sollten.

Frau Hoffmann
Zum Thema Carsharing wolle sie zitieren aus dem SV. Die Eigentümer seien verpflichtet, den Bedarf an Stellplätzen zu ermitteln. 15 Fahrzeuge seien geplant. Später würde der Bedarf evaluiert werden. Ein Switchpunkt in Altona sei auch eine Überlegung der Behörde gewesen, doch die Hochbahn sei schneller gewesen. Die Idee ist ähnlich.
Es gibt auch eine Überlegung, dort eine StadtRad-Station zu machen. Das hängt von den Räumlichkeiten ab, die man zur Verfügung gestellt bekomme. Es sei angedacht, Leihfahrräder, Mobilitätsberatung und Carsharing zusammen an einem zentralen Ort zu haben. Die Harkortstraße werde vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer geplant. Da sei Herr Busse am besten über die Ideen informiert.

Herr Arno Busse
Er sei vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer. Der Landesbetrieb sei der Behörde für Wirtschaft und Verkehr zugeordnet. In Mitte Altona gebe es drei Straßengruppen. Die Harkortstraße und die Ostverbindung seien für die äußere Erschließung wichtig. Die Flächen der inneren Erschließung seien ebenfalls gelb ebenfalls gekennzeichnet.

Frage aus dem Plenum
Was ist mit dem Lessingtunnel?

Herr Busse
Dazu werde er gleich etwas sagen. Die Verbindung zwischen der Haubachstraße und der Harkortstraße sei in planerischer Vorbereitung. Die innere Erschließung werde ebenfalls planerisch vorbereitet. Für die Planung gebe es ein formales Abstimmungsverfahren, das drei beteiligte Gruppen mit einschließe. Ein Entwurf werde den Behörden wie Polizei und Feuerwehr vorgelegt, dann sozialen Gruppen wie dem Blindenverband und zuletzt mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt, um die politische Beteiligung sicherzustellen. Dies wolle er betonen, weil alle Stimmen berücksichtigt würden und die Politik am besten wisse, was für Altona gut sei.
Die Ostverbindung in Richtung des Quartiers erfolge über eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr in beide Richtungen zugänglich sein werde. Autofahrer aus Richtung Innenstadt mit dem Ziel „Mitte Altona“ hätten so die notwendige Anbindung.
Er wollte ursprünglich schnell bauen und für eine schnelle Verfügbarkeit sorgen. Der Elternrat der Haubachschule habe ihn jedoch überzeugt, die Straßen erst in Betrieb zu nehmen, wenn dies für die Bewohner nötig sei. Ca. 2016 werde die Verbindungsstraße fertig sein. Die Harkortstraße frühzeitig umzubauen mache ebenfalls wenig Sinn, weil durch die Bauarbeiten an den Hochbauten vieles wieder beschädigt werden würde. Der Umbau der Harkortstraße erfolge also erst nach Beendigung der Bauarbeiten stattfinden. Dies habe den Charme, den Planungsprozess ohne Zeitdruck durchzuführen.

Herr Prof. Walter
Können Sie etwas zum Fahrradweg sagen?

Herr Busse
Auf der Harkortstraße sei in einer Vorplanung an Radfahrstreifen gedacht worden. Aber auch Schutzstreifen und eine Tempo-30-Zone sei möglich. Breitere Straßen würden zum schnelleren Fahren verleiten. Er sei sich selber noch nicht klar darüber, wie es aussehen solle. Daher wolle er die Diskussion hier gar nicht anfangen, es werde später noch Gelegenheit dazu geben. Im Rahmen der inneren Erschließung würden keine Radwege angelegt sondern auf den Fahrbahnen auch Rad gefahren.

Anmerkung aus dem Plenum
Er sei Anwohner und wolle dazu anregen, über die seitlichen Radfahrstraßen nachzudenken. Es dürfe nicht ähnliche Probleme geben wie in der HafenCity. Schutzstreifen seien wegen des Lieferverkehrs, der dort halte, wenn es keine vernünftigen Ladezonen gebe, oft unbrauchbar. Auch die Radwegbenutzung in der Präsident-Krahn-Straße und der Ostverbindung müsse man überdenken.

Herr Busse
Er habe sich auf drei Straßen konzentrieren wollen. Ergänzend der Hinweis: In der Haubachstraße werde man die Situation für Radfahrer verbessern. In der Präsident-Krahn-Straße werde die Einbahnstraße für Autofahrer bleiben, aber das Radfahren in Richtung Julius-Leber-Straße/Harkortstraße mittelfristig eingerichtet. Der Lessingtunnel werde aus finanziellen Gründen derzeit nicht verändert.

Frage aus dem Plenum
Warum wird keine Brückenverbindung geplant, um von Mitte Altona zur neuen Station Ottensen zu kommen? Durch den Tunnel sei es sehr unbequem.

Herr Busse
Eben sei zu der S-Bahn-Station Ottensen bereits etwas gesagt worden.

Herr Markus Birzer
Eben sei die Frage aufgekommen, ob „Eine Mitte für Alle“ sich Gedanken zum Thema Inklusion und Mobilität gemacht habe. Kann dazu jemand etwas beitragen?

Herr Willi van Buggenum für „Eine Mitte für Alle“
Die innere Erschließung solle öffentlich und zusammen mit „Eine Mitte für Alle“ geplant werden. Ziel sei es, den Stadtteil autoarm zu gestalten, wofür Anreize für Radfahrer von Anfang an bestehen müssten. Die Eigentümer müssten einen Wettbewerb mit festgelegten Preisgrenzen

durchführen und eine Aufklärung über die Pläne gewährleisten. Auch Politik und Bezirk müssten in die Planung einbezogen werden, denn momentan mache er sich Sorgen, dass die innere Erschließung gar nicht geplant werde. Dies sei besonders unter dem Aspekt des Schutzes der Anwohner im Osten bedenklich.

Frage aus dem Plenum
Aus S. 26 des Vertrages gehe hervor, dass die Aspekte zum Straßenquerschnitt nicht geklärt seien. Anlage 6 sei noch in Abstimmung. Der SV könne so nicht unterschrieben werden. Der B-Plan enthalte Regelungen über Unwichtiges, während der Straßenraum nicht geplant sei. Die Eigentümer seien dann aus der Verantwortung raus und der öffentliche Raum sei freigegeben für eine ungewisse Zukunft.

Bezüglich der S-Bahn müsse Hamburg planen, abwägen und durchrechnen. Vielleicht könne eine Station in zehn Jahren verwirklicht werden. Es sei wichtiger, einen konkreten Betrag zu wissen, als eine Mobilitätsberatung anzubieten. Das sei albern. Warum muss die S-Bahn viergleisig geplant werden? Kann das jemand belegen? Seiner Meinung nach sei das ein Mangel.

Zur Holstenbrauerei verlaufe der Lieferverkehr über die Harkortstraße. Dies solle über die Haubachstraße geschehen, um den Verkehr sowie die Lärmbelastung in der Harkortstraße zu entlasten. So könne eine Verbindung entlang der Schule vermieden werden. Dazu gebe es keine Untersuchungen.

Beim Thema Inklusion müsse das QM sinnvoller arbeiten und früher evaluieren. Das QM müsse den Prozess begleiten und dafür sorgen, dass Hindernisse gar nicht erst entstünden. Daher sei die Zuteilung des QM im Bereich der Eigentümer falsch und müsse in die Hände von „Eine Mitte für Alle“ und des Koordinierungsgremiums gelegt werden.

Herr Markus Birzer
Wer kann mit der Beantwortung beginnen?

Herr Prof. Walter
Zunächst die Frage nach dem öffentlichen Raum und ob man vor Vertragsschluss schon genau wissen müsse, wie dieser aussehen werde. Hier müsse unterschieden werden. Es gebe zum einen langfristig in privater Hand befindliche Flächen, d.h. alle Baufelder. Andere Flächen stünden in dauerhafter Verfügungsgewalt der Stadt. Dort könne nichts ohne Zustimmung der Stadt gebaut werden. B-Pläne müssten nicht abschließend über Details entscheiden, damit später nicht bei jeder kleinen Änderung auch der B-Plan geändert werden müsse.

Frage aus dem Plenum
Er habe nur vom SV gesprochen, nicht vom B-Plan.

Herr Prof. Walter
Man überlege sich, welche Querschnitte gebraucht würden. Zum Thema Straßenbau sei noch nicht alles offengelegt, da der Ablauf nicht abgeschlossen sei. Herr Busse habe den Straßenbau erläutert. Der Erschließungsvertrag lege fest, dass die Eigentümer einen Plan aufstellen müssten, dann sei die Zustimmung der Stadt nötig. Es werde eine umfangreiche Beteiligung geben, auch unter Mitwirkung der Bezirksversammlung. Nur dann dürften die Privaten bauen. Das habe die Stadt zu 100% im Griff. Nur ein Punkt sei nicht zu Ende verhandelt: die Anlagen 5 und 6, also der Erschließungsvertrag, müssten noch fertiggestellt werden. Vorher werde es aber keinen SV geben.

Anmerkung aus dem Plenum
Diese Anlagen müssten vorher veröffentlicht werden.

Herr Prof. Walter
Im Erschließungsvertrag werde man nicht den Querschnitt festlegen oder wie die Straße auszusehen habe. Es werde dort nur stehen, dass der Plan der Zustimmung der Stadt bedürfe. Es sei kein Geheimnis zu erwarten, sondern eine Regelung. Dies sei nicht sein erster Plan und der Ablauf sei immer so, dass es zunächst die öffentliche Diskussion gebe, dann den Bau. Herr Bloem solle sich keine Sorgen machen. Eine S-Bahn sei in diesem Fall keine rentable Einrichtung und es liege bei der Bürgerschaft, Gelder für den ÖPNV zu verteilen.

Meldung aus dem Plenum
Dies seien jährlich 400 Mio. €.

Herr Prof. Walter
Die Station in Ottensen sei schon seit Jahren geplant und der Nutzeffekt sei doppelt oder viermal so hoch wie hier. Trotzdem könne man sich eine weitere Station wünschen. Dabei müsse man aber die Relationen bedenken.

Bei Holsten müsse man die Betriebsabläufe bedenken. Das Gelände sei nicht von der Haubachstraße zu beliefern und die Brauerei könne nicht komplett umgebaut werden. Deshalb wolle er die Frage nicht vertiefen wolle.

Das Thema, wie man in das Quartier hineinkomme, sei von Nord-Ost kompliziert. Es sei unmöglich, an der Stresemannstraße eine Linksabbiegespur in die Harkortstraße hinein einzubauen. Auf die Idee eines Radweges plus Einbahnstraßenregelung hätten sich aber alle einigen können.

Bzgl. des QM seien zwei Forderungen geäußert worden. Momentan seien nur die Eigentümer Ansprechpartner, da es zu Beginn um das Baustellenmanagement gehe. Das QM werde später übergeben, um die Inklusion voranzutreiben. Weitere Themen des QM seien das Mobilitätsmanagement und die Bebauung. Alles zum Leben zu bringen sei das Schwierige. Hier könne man nicht nur fordern, denn alles sei mit Kosten verbunden. Personal müsse bezahlt werden. Es gebe eine Konzentration der Beratung an einer zentralen Stelle.
Eine Evaluation sei erst sinnvoll, wenn ein Zustand erreicht sei, an dem Entwicklungen erkennbar seien. Die Bestimmung dieses Zeitpunktes richte sich nach den Baufristen. Es dauere mindestens zwei bis drei Jahre, bis Menschen in Mitte Altona lebten. Es entwickele sich eine Eigendynamik und die BewohnerInnen würden von selbst Interessen äußern und bspw. Vereine gründen. Für deren Ideen solle einiges offen bleiben. Evtl. werde dann eine andere Form gewünscht oder eine andere Gewichtung der Inhalte.

Eine Mitwirkung der Bezirksversammlung sei nicht ausgeschlossen. Je mehr Menschen sich einbringen würden, desto besser werde solch eine Sache. Leider zeige sich häufig, dass sich am Ende doch nicht so viele an der Umsetzung beteiligten.

Person von „Eine Mitte für Alle“
Vor 2,5 Jahren habe sie ein Gespräch mitbekommen, in dem jemand gefragt habe, wie man ein Grundstück in Mitte Altona bekommen könne. Viele Leute hätten jetzt schon Anliegen und Fragen. Daher werbe sie dafür, das QM schon früher zu etablieren, um für eine gerechte Verteilung zu sorgen. Es könne ein Konzept mit verschiedensten Institutionen auf die Beine gestellt werden.

Vertreter der Grünen
Die S-Bahn-Station Ottensen sei ein Thema der äußeren Erschließung. Das QM beziehe sich auf die innere Erschließung. Ihm fehlten Details zur äußeren Erschließung durch die Harkortstraße und Präsident-Krahn-Straße. An der Planung müssten die Bürger beteiligt werden. Auch die umliegenden Quartiere müssten berücksichtigt werden.

Herr Prof. Walter
Das sei ein Missverständnis. Das QM sei nicht als Ersatz für ein Beteiligungsverfahren gedacht, sondern als Ergänzung. Beim Mobilitätskonzept müsse man wissen, wie das System funktioniere. Die Stadt wolle keine Verbote aussprechen, sondern Angebote machen. Es müsse jemanden vor Ort geben, der sich z.B. darum kümmere, wenn es Probleme mit Fahrzeugen gebe. Die Planung des öffentlichen Raumes werde unter Beteiligung der Bürger laufen.

Vertreter der ECE
Wichtig sei die Unterscheidung zwischen Beteiligungsverfahren und QM. Der Innovationseffekt sei das QM an sich und die Eigentümer würden überlegen, mit wem man das QM aufziehen

könne. Man stehe im Gespräch mit vielen, die Erfahrung in der Stadtplanung und QM hätten. Das QM sei dazu da, Lebensqualität zu sichern.

Meldung aus dem Plenum
Es bestehe Aufklärungsbedarf zu S. 40 des SV, wo die Kostentragungsregelung stehe. Es sei die Rede davon, dass Kosten für das Mobilitätsmanagement „in entsprechendem Umfang reduziert" würden. Ist ein Beitrag der Eigentümer zum Bau der Harkortstraße erforderlich? Kann jemand die Abhängigkeiten darstellen?

Frau Dr. Opitz
Sie komme von der BSU und habe den Vertrag mitverhandelt und juristisch begleitet. Die Kostentragungsregelung sei eine Notfallvariante für den Fall, dass die Unwirksamkeit gewisser Regelungen bei Erschließungsfragen festgestellt werde. Man wolle damit sicherstellen, dass die Eigentümer sich am Gesamtkostenvolumen beteiligten. Man habe die innere Erschließung für die Eigentümer mit knapp 10 Mio. € veranschlagt. Das Kostenrisiko liege bei den Eigentümern. Die Stadt sei für die äußere Erschließung zuständig. Daran würden sich die Eigentümer mit 2,1 Mio. € beteiligen. Dieser Betrag falle verhältnismäßig gering aus, weil die Eigentümer einen Großteil der Kosten für das Mobilitätsmanagement übernehmen würden. Die Kostentragungsregelung sei eine Sicherung für den Fall, dass etwas nicht so funktioniere, wie erwartet.

Anmerkung aus dem Plenum
Er komme von der Baugemeinschaft Stadtdorf. Die inklusiven Nachbarschaftsräume sollten durch die Eigentümer geschaffen werden. Wird die Anzahl der Räume vom QM festgelegt?

Herr Markus Birzer
Dies beziehe sich auf eine Forderung von „Eine Mitte für Alle".

Antwort von „Eine Mitte für alle"
Man habe eine Anzahl nicht genannt, damit geeignete Plätze zur Verfügung gestellt würden. Nicht nur ein Raum an sich sei wichtig, sondern dessen Funktion. Dies sei vor Ort zu beurteilen.

Meldung aus dem Plenum
Sie sei Lehrerin für Geographie und sie habe festgestellt, dass im Westen eine Schule sei und eine zweite außerhalb des Quartiers im Osten. Dadurch werde es Querverkehre geben und Verkehr aus dem Einzugsgebiet. Eine weitere Frage: Wie ist die Eisenbahn zu überqueren? Man müsse die Straßenführung überdenken.

Herr Gerdelmann
Die Schulen hätten unterschiedliche Zielgruppen, da es sich um eine Grundschule und eine Stadtteilschule handle. Die Haubachschule müsse eine gute Anbindung an den Park haben,

obwohl sie außerhalb von Mitte Altona liege. Man werde die Harkortstraße durch z.B. eine Mittelinsel an die Anforderungen der Schulwegsicherheit anpassen. Der Bereich sei als Ort bekannt, der besondere Sicherheitsmaßnahmen benötige.

Anmerkung aus dem Plenum
Man könne eine Brücke über die Straße bauen.

Herr Gerdelmann
Es stelle sich immer die Frage der Sinnhaftigkeit. An der Holstenstraße gebe es eine Brücke zum Schwimmbad, die sehr viel Platz wegnehme. Brücken stellten häufig Sicherheitsrisiken dar und die Kosten seien hoch. Die Bezirksversammlung habe aber angeregt, sich damit zu befassen, wie man den Bereich um die Schule besonders sicher gestalten könne.

Meldung aus dem Plenum
Die Schüler wollten auch von links rein.

Herr Gerdelmann
Der Masterplan lege die Zugänglichkeit der Schule in der zweiten Entwicklungsstufe nach Bahrenfeld fest. Schüler aus Ottensen müssten zunächst durch den Lessingtunnel. Die Schule habe den Einzugsbereich aber überwiegend aus Altona Nord und Altona Altstadt.

Person aus dem Plenum
Er komme von einer Baugemeinschaft und wolle ohne Auto wohnen. Die Pläne seinen mutlos. Es gebe nur 15 Carsharing-Fahrzeuge, aber 640 Stellplätze in Tiefgaragen. Die Zahl der Fahrzeuge zur Allgemeinnutzung müsse erhöht werden und eine Verfügbarkeit pro Häuserblock gewährleistet sein. Ist die Zahl 640 für Stellplätze eine Obergrenze?

Frau Hoffmann
Es gebe ein Abteilung im Amt, welches 15 Fahrzeuge ermittelt habe. Es gibt Untersuchungen, die besagten, dass 70% der Autofreien Haushalte Carsharing-Nutzer seien. Das ergebe 39 Personen je Auto. Die Stadt sei stolz, dass eine autoarme Gestaltung implementiert worden sei. Es gebe zudem die Mobilitätsberatung. Wer Carsharing nutze, habe oft zusätzlich ein eigenes Auto. Viele wollen ganz auf das Autofahren verzichten und auch kein Carsharing nutzen. Man wolle mit einer Zahl anfangen und dann eine Anpassung an den Bedarf vornehmen.

Herr Prof. Walter
Die Obergrenzen beim Stellplatzthema stünden im SV. Im Baugenehmigungsverfahren würden zwischen den verschiedenen Wohnnutzungen unterschiedliche Stellplatzzahlen festgelegt. Ein Stellplatzschlüssel von höchstens 0,4 sei möglich. Wenn alle das Maximum ausnutzten, werde es 0,49 geben. Man wolle aber darunter bleiben. Die Eigentümer glaubten, dass 0,4 für die

Eigentumswohnungen nicht ausreichen werde. Bei den Baugemeinschaften sei man sich sicher, dass sie 0,2 einhalten wollten. Evtl. werde der Schnitt darüber liegen, aber es gebe den Deckel bei 0,49. Es wäre ein Fortschritt, wenn der Stellplatzschlüssel darunter liegen würde, aber kein anderer Stadtteil habe bislang einen solchen Deckel. Es gebe bislang nur autoarme Blocks, aber keinen ganzen Stadtteil. Mitte Altona sei hier eine Neuheit.

Vertreter der ECE
Es gebe auch Menschen, die aufgrund von Behinderung oder Alter auf Autos angewiesen seien. Diese dürfe man nicht ausgrenzen, sodass das Thema Stellplatzschlüssel ambivalent sei. Der Stellplatzschlüssel trage vor allem eine Appellfunktion. Man sei sich aber nicht ganz sicher, ob dieser Appell angenommen werde.

Herr André Poitiers
Er sei Architekt. Es werde eine Schule im Quartier gefordert, aber kein Anwohner wolle den Verkehr. Im Norden gebe es den ÖPNV und ein großzügiger Durchgang am Park sei geplant, um Kinder abzusetzen. Man wolle so für Ruhe im Quartier sorgen. Ein Durchgang durchs Gebäude sichere sehr gute Wege für die Kinder.

Meldung aus dem Plenum
Das Thema S-Bahn sei entweder nicht professionell durchdacht worden, oder die Mitarbeiter der Behörde hätten noch nie den ÖPNV benutzt. Warum werde nicht schon jetzt ein Radweg nach Ottensen oder nach Nord-West zur Stresemannstraße gebaut? Man müsse Verkehr aus der Harkortstraße nehmen. Das Erschließungskonzept müsse Wege zu den S-Bahnen integrieren.

Herr Prof. Walter
Man könne leicht bis zur Schule laufen. Eine Brücke über die Gleisanlage sei nicht sinnvoll. Es sei ein Gleispaket im Weg, über das man eine gigantische Brücke bauen müsste. Es gehe nicht um Beträge von 100.000 oder 200.000 Euro, sondern um Millioneninvestitionen. Man müsse auf dem Boden der Tatsachen bleiben. Man könne keine Brücke bauen, solange nicht klar sei, ob der Bahnhof Altona verlegt werde oder nicht. Man müsse sich fragen, welchen Nutzen das hätte und ob dies eine gute Lösung sei für die Menschen, die hier leben wollen. Eine solche Brücke wäre schon in sich ein großes Sicherheitsrisiko.

Person aus dem Plenum
Wegen der Wertermittlung verzichte die Stadt im Planungsprozess auf 50 Mio. €.

Herr Markus Birzer
Darüber habe man bereits in der ersten Veranstaltung gesprochen.

Herr André Poitiers
Die Schuld liege weitestgehend bei der Bahn. Herrn Prof. Walter oder den Eigentümern könne kein Vorwurf gemacht werden. Auch die Hochbahn verhalte sich flexibel und vorbildhaft, nur die Deutsche Bahn verhalte sich nicht korrekt und ziehe sich aus der Verantwortung zurück. Er wolle der BSU oder dem Senat deshalb keinen Vorwurf machen. Es müsse auf einer anderen Ebene Druck gemacht werden.

Herr Markus Birzer
Nun gebe es noch eine letzte Meldung.

Herr Bloem
In der Harkortstraße sollen laut B-Plan Bäume gefällt werden. Dadurch werde das Landschaftsbild beeinträchtigt. Es gebe 10m Baumabstand. Was ist die Begründung dafür, dass die Bäume gefällt werden sollen? Informationen stünden auf S. 33 der Begründung des B-Plans. Evtl. könne dies noch nicht beantwortet werden, da Herr Busse gesagt habe, die Straße sei noch nicht abschließend geplant.

Herr Markus Birzer
Momentan könne das niemand beantworten, man werde die Frage mitnehmen. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden für Ihre Geduld und weist auf die Abschlussveranstaltung am 18. Februar um 19.00 Uhr im Infozentrum hin.

gez. Jule Steinhaus
Angela Schöttler
Markus Birzer

08.02.2014